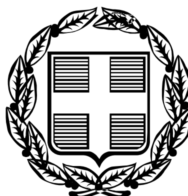




ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 242**

4 Οκτωβρίου 2005

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3393

Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για την αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, 2001.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Διεθνής Σύμβαση για την αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, 2001, που υιοθετήθηκε στη Διάσκεψη που έγινε στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organization -I.M.O.) στο Λονδίνο στις 23 Μαρτίου 2001 και το Παράρτημά της, των οποίων το κείμενο στην αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική έχει ως εξής:

INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE, 2001

The States Parties to this Convention,

RECALLING article 194 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, which provides that States shall take all measures necessary to prevent, reduce and control pollution of the marine environment,

RECALLING ALSO article 235 of that Convention, which provides that, with the objective of assuring prompt and adequate compensation in respect of all damage caused by pollution of the marine environment, States shall co-operate in the further development of relevant rules of international law,

NOTING the success of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 in ensuring that compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of oil carried in bulk at sea by ships,

NOTING ALSO the adoption of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 in order to provide adequate, prompt and effective compensation for damage caused by incidents in connection with the carriage by sea of hazardous and noxious substances,

RECOGNIZING the importance of establishing strict liability for all forms of oil pollution which is linked to an appropriate limitation of the level of that liability,

CONSIDERING that complementary measures are necessary to ensure the payment of adequate, prompt and effective compensation for damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of bunker oil from ships,

DESIRING to adopt uniform international rules and procedures for determining questions of liability and providing adequate compensation in such cases,

HAVE AGREED as follows:

Article 1
Definitions

For the purposes of this Convention:

1 "Ship" means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever.

2 "Person" means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.

3 "Shipowner" means the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship.

4 "Registered owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, "registered owner" shall mean such company.

5 "Bunker oil" means any hydrocarbon mineral oil, including lubricating oil, used or intended to be used for the operation or propulsion of the ship, and any residues of such oil.

6 "Civil Liability Convention" means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, as amended.

7 "Preventive measures" means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.

8 "Incident" means any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage.

9 "Pollution damage" means:

(a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of bunker oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; and
(b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.

10 "State of the ship's registry" means, in relation to a registered ship, the State of registration of the ship and, in relation to an unregistered ship, the State whose flag the ship is entitled to fly.

11 "Gross tonnage" means gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex 1 of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

12 "Organization" means the International Maritime Organization.

13 "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

Article 2
Scope of application

This Convention shall apply exclusively:

(a) to pollution damage caused:

(i) in the territory, including the territorial sea, of a State Party, and
(ii) in the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law, or, if a State Party has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;

(b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage.

Article 3
Liability of the shipowner

1 Except as provided in paragraphs 3 and 4, the shipowner at the time of an incident shall be liable for pollution damage caused by any bunker oil on board or originating from the ship, provided that, if an incident consists of a series of occurrences having the same origin, the liability shall attach to the shipowner at the time of the first of such occurrences.

2 Where more than one person is liable in accordance with paragraph 1, their liability shall be joint and several.

3 No liability for pollution damage shall attach to the shipowner if the shipowner proves that:

(a) the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or
(b) the damage was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause damage by a third party; or
(c) the damage was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

4 If the shipowner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the shipowner may be exonerated wholly or partially from liability to such person.

5 No claim for compensation for pollution damage shall be made against the shipowner otherwise than in accordance with this Convention.

6 Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the shipowner which exists independently of this Convention.

Article 4
Exclusions

1 This Convention shall not apply to pollution damage as defined in the Civil Liability Convention, whether or not compensation is payable in respect of it under that Convention.

2 Except as provided in paragraph 3, the provisions of this Convention shall not apply to warships, naval auxiliary or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service.

3 A State Party may decide to apply this Convention to its warships or other ships described in paragraph 2, in which case it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.

4 With respect to ships owned by a State Party and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in article 9 and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.

Article 5
Incidents involving two or more ships

When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results therefrom, the shipowners of all the ships concerned, unless exonerated under article 3, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

Article 6
Limitation of liability

Nothing in this Convention shall affect the right of the shipowner and the person or persons providing insurance or other financial security to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

Article 7
Compulsory insurance or financial security

1 The registered owner of a ship having a gross tonnage greater than 1000 registered in a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover the liability of the registered owner for pollution damage in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases, not exceeding an amount calculated in accordance with the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

2 A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention and shall contain the following particulars:

(a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;
(b) name and principal place of business of the registered owner;
(c) IMO ship identification number;
(d) type and duration of security;
(e) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;
(f) period of validity of the certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

3 (a) A State Party may authorize either an institution or an organization recognized by it to issue the certificate referred to in paragraph 2. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

(b) A State Party shall notify the Secretary-General of :

(i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognised by it;

(ii) the withdrawal of such authority; and

(iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date on which notification to that effect was given to the Secretary-General.

(c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

4 The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages and, where the State so decides, the official language of the State may be omitted.

5 The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authorities issuing or certifying the certificate.

6 An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 of this article, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5 of this article, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.

7 The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8 Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organisations relating to the financial standing of providers of insurance or financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate required by paragraph 2.

9 Certificates issued or certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10 Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability for pollution damage. In such a case the defendant may invoke the defences (other than bankruptcy or winding up of the shipowner) which the shipowner would have been entitled to invoke, including limitation pursuant to article 6. Furthermore, even if the shipowner is not entitled to limitation of liability according to article 6, the defendant may limit liability to an amount equal to the amount of the insurance or other financial security required to be maintained in accordance with paragraph 1. Moreover, the defendant may invoke the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the shipowner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the shipowner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the shipowner to be joined in the proceedings.

11 A State Party shall not permit a ship under its flag to which this article applies to operate at any time, unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 14.

12 Subject to the provisions of this article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship having a gross tonnage greater than 1000, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an offshore facility in its territorial sea.

13 Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 12, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2, when entering or leaving ports or arriving at or leaving from offshore facilities in its territory, provided that the State Party which issues the certificate required by paragraph 2 has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 12.

14 If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authority of the State of the ship's registry stating that the ship is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limit prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

15 A State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Convention, or at any time thereafter, declare that this article does not apply to ships operating exclusively within the area of that State referred to in article 2(a)(i).

Article 8
Time limits

Rights to compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought thereunder within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought more than six years from the date of the incident which caused the damage. Where the incident consists of a series of occurrences, the six-years' period shall run from the date of the first such occurrence.

Article 9
Jurisdiction

1 Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea, or in an area referred to in article 2(a)(ii) of one or more States Parties, or preventive measures have been taken to prevent or minimise pollution damage in such territory, including the territorial sea, or in such area, actions for compensation against the shipowner, insurer or other person providing security for the shipowner's liability may be brought only in the courts of any such States Parties.

2 Reasonable notice of any action taken under paragraph 1 shall be given to each defendant.

3 Each State Party shall ensure that its courts have jurisdiction to entertain actions for compensation under this Convention.

Article 10
Recognition and enforcement

1 Any judgement given by a Court with jurisdiction in accordance with article 9 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except:

(a) where the judgement was obtained by fraud; or
(b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his or her case.

2 A judgement recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

Article 11
Supersession Clause

This Convention shall supersede any Convention in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is opened for signature, but only to the extent that such Convention would be in conflict with it; however, nothing in this article shall affect the obligations of States Parties to States not party to this Convention arising under such Convention.

Article 12
Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1 This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 October 2001 until 30 September 2002 and shall thereafter remain open for accession.

2 States may express their consent to be bound by this Convention by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
(b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
(c) accession.

3 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

4 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention with respect to all existing State Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those State Parties shall be deemed to apply to this Convention as modified by the amendment.

Article 13
States with more than one system of law

1 If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2 Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Convention applies.

3 In relation to a State Party which has made such a declaration:

(a) in the definition of "registered owner" in article 1(4), references to a State shall be construed as references to such a territorial unit;
(b) references to the State of a ship's registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;

(c) references in this Convention to the requirements of national law shall be construed as references to the requirements of the law of the relevant territorial unit; and

(d) references in articles 9 and 10 to courts, and to judgements which must be recognized in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgements which must be recognized in, the relevant territorial unit.

Article 14
Entry into Force

1 This Convention shall enter into force one year following the date on which eighteen States, including five States each with ships whose combined gross tonnage is not less than 1 million, have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.

2 For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to it after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Convention shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument.

Article 15
Denunciation

1 This Convention may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Convention comes into force for that State.

2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General.

3 A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.

Article 16
Revision or amendment

1 A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.

2 The Organization shall convene a conference of the States Parties for revising or amending this Convention at the request of not less than one-third of the States Parties.

Article 17
Depositary

1 This Convention shall be deposited with the Secretary-General.

2 The Secretary-General shall:

(a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:
(i) each new signature or deposit of instrument together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of this Convention;
(iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date of the deposit and the date on which the denunciation takes effect; and
(iv) other declarations and notifications made under this Convention.

(b) transmit certified true copies of this Convention to all Signatory States and to all States which accede to this Convention.

Article 18
Transmission to United Nations

As soon as this Convention comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 19
Languages

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON this twenty-third day of March, two thousand and one.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorised by their respective Governments for that purpose have signed this Convention.

ANNEX

CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY
IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE

Issued in accordance with the provisions of article 7 of the
International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

Name of Ship	Distinctive Number or letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the registered owner.

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

Type of Security ....

Duration of Security ....

Name and address of the insurer(s)and/or guarantor(s)

Name ....

Address ....

....

This certificate is valid until ....

Issued or certified by the Government of ....

....

(Full designation of the State)

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of article 7(3)
The present certificate is issued under the authority of the Government of .....(full designation of the State) by......(name of institution or organization)

At .... On ....
(Place) (Date)

....
(Signature and Title of issuing or certifying official)

Explanatory Notes:

1. If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.

2. If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.

3. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.

4. The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.

5. The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΓΙΑ ΖΗΜΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ, 2001

Τα Κράτη Μέρη στην παρούσα Σύμβαση,

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ το άρθρο 194 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982, που προβλέπει ότι τα Κράτη οφείλουν να λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την πρόληψη, τον περιορισμό και τον έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος,

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ το άρθρο 235 της ίδιας Σύμβασης, που προβλέπει ότι, με αντικειμενικό σκοπό την εξασφάλιση έγκαιρης και κατάλληλης αποζημίωσης σχετικά με τη συνολική ζημία που προκαλείται από τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τα Κράτη οφείλουν να συνεργάζονται για την περαιτέρω ανάπτυξη των σχετικών κανόνων του διεθνούς δικαίου,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ την επιτυχία της Διεθνούς Σύμβασης για την Αστική Ευθύνη για Ζημία από Πετρελαϊκή Ρύπανση, 1992, και της Διεθνούς Σύμβασης σχετικά με την Ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου για την Αποζημίωση για Ζημία από Πετρελαϊκή Ρύπανση, 1992, όσον αφορά στη διασφάλιση ότι αποζημίωση είναι στη διάθεση των προσώπων που υφίστανται ζημία προκαλούμενη από ρύπανση, η οποία προήλθε από διαφυγή ή εκροή πετρελαίου που μεταφέρεται χύδην με πλοία στη θάλασσα,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ την υιοθέτηση της Διεθνούς Σύμβασης για την Ευθύνη και Αποζημίωση για Ζημία σχετικά με τη Θαλάσσια Μεταφορά Επικίνδυνων και Επιβλαβών Ουσιών, 1996, με σκοπό την παροχή κατάλληλης, έγκαιρης και αποτελεσματικής αποζημίωσης για ζημία, η οποία προκλήθηκε από περιστατικά σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ τη σημασία της καθίδρυσης αντικειμενικής ευθύνης για όλες τις μορφές πετρελαϊκής ρύπανσης, η οποία συνδέεται με έναν κατάλληλο περιορισμό του ύψους της ευθύνης αυτής,

ΘΕΩΡΩΝΤΑΣ ότι συμπληρωματικά μέτρα είναι αναγκαία για την εξασφάλιση της καταβολής κατάλληλης, έγκαιρης και αποτελεσματικής αποζημίωσης για ζημία που προκλήθηκε από ρύπανση προερχόμενη από τη διαφυγή ή απόρριψη πετρελαίου κίνησης από πλοία,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να υιοθετήσουν ενιαίους διεθνείς κανόνες και διαδικασίες για την ρύθμιση θεμάτων ευθύνης και για την παροχή κατάλληλης αποζημίωσης σε τέτοιες περιπτώσεις,

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ τα ακόλουθα:

Άρθρο 1
Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης :

1. «Πλοίο» σημαίνει κάθε κινούμενο στη θάλασσα σκάφος και πλωτό ναυπήγημα, οποιουδήποτε τύπου.

2. «Πρόσωπο» σημαίνει οποιοδήποτε φυσικό πρόσωπο ή εταιρία ή οργανισμός δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, με νομική προσωπικότητα ή μη, συμπεριλαμβανομένου Κράτους ή οποιουδήποτε από τα μέρη από τα οποία το Κράτος αποτελείται.

3. «Πλοιοκτήτης» σημαίνει τον κύριο, συμπεριλαμβανομένου του εγγεγραμμένου στο νηολόγιο κυρίου, το ναυλωτή πλοίου bareboat, τον διαχειριζόμενο και τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο.

4. «Εγγεγραμμένος στο νηολόγιο κύριος» σημαίνει το πρόσωπο ή τα πρόσωπα που είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο ως κύριοι του πλοίου ή, σε περίπτωση απουσίας εγγραφής στο νηολόγιο, το πρόσωπο ή τα πρόσωπα στα οποία ανήκει το πλοίο. Ωστόσο, στην περίπτωση πλοίου που ανήκει σε Κράτος και του οποίου την εκμετάλλευση έχει εταιρία η οποία είναι εγγεγραμμένη στο νηολόγιο του Κράτους αυτού ως η εκμεταλλευόμενη το πλοίο, «εγγεγραμμένος στο νηολόγιο κύριος» σημαίνει αυτή την εταιρία.

5. «Πετρέλαιο κίνησης» σημαίνει κάθε υδρογονανθρακούχου ορυκτό πετρέλαιο, συμπεριλαμβανομένου του λιπαντικού ελαίου, το οποίο χρησιμοποιείται ή προορίζεται να χρησιμοποιηθεί για τη λειτουργία ή την πρόωση του πλοίου, καθώς και κάθε κατάλοιπο του πετρελαίου ή του λιπαντικού ελαίου αυτού.

6. «Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη» σημαίνει τη Διεθνή Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για Ζημία από Πετρελαϊκή Ρύπανση, 1992, όπως έχει τροποποιηθεί.

7. «Προληπτικά μέτρα» σημαίνει οποιαδήποτε εύλογα μέτρα τα οποία λαμβάνονται από οποιοδήποτε πρόσωπο, αφότου συμβεί ένα περιστατικό, για την πρόληψη ή την ελαχιστοποίηση της ζημίας από ρύπανση.

8. «Περιστατικό» σημαίνει κάθε συμβάν ή σειρά συμβάντων με την ίδια προέλευση, που προκαλεί ζημία από ρύπανση ή δημιουργεί βαριά και επικείμενη απειλή πρόκλησης τέτοιας ζημίας.

9. «Ζημία από ρύπανση» σημαίνει:

(α) απώλεια ή ζημία που προκαλείται εκτός πλοίου από μόλυνση προερχόμενη από διαφυγή ή απόρριψη πετρελαίου κίνησης από το πλοίο, οπουδήποτε τυχόν τέτοια διαφυγή ή απόρριψη συμβεί, υπό την προϋπόθεση ότι η αποζημίωση για υποβάθμιση του περιβάλλοντος, με εξαίρεση την αποζημίωση για διαφυγόντα κέρδη από την υποβάθμιση αυτή, θα περιορίζεται στις δαπάνες για τα εύλογα μέτρα αποκατάστασης που πραγματικά ελήφθησαν ή πρόκειται να ληφθούν, και

(β) τις δαπάνες για προληπτικά μέτρα και περαιτέρω απώλεια ή ζημία που προκαλούνται από τα προληπτικά μέτρα.

10. «Κράτος νηολόγησης του πλοίου» σημαίνει, σε σχέση με νηολογημένο πλοίο, το Κράτος νηολόγησης του πλοίου, και σε σχέση με πλοίο μη νηολογημένο, το Κράτος τη σημαία του οποίου δικαιούται να υψώσει το πλοίο.

11. «Ολική χωρητικότητα» («Gross tonnage») σημαίνει την ολική χωρητικότητα που υπολογίζεται σύμφωνα με τους κανονισμούς μέτρησης χωρητικότητας που περιέχονται στο Παράρτημα 1 της Διεθνούς Σύμβασης για τη Μέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων, 1969.

12. «Οργανισμός» σημαίνει το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ).

13. «Γενικός Γραμματέας» σημαίνει το Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού.

Άρθρο 2
Πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα Σύμβαση εφαρμόζεται αποκλειστικά:

(α) σε ζημία από ρύπανση η οποία προκαλείται:

(i) στο έδαφος, συμπεριλαμβανομένων των χωρικών υδάτων, Κράτους Μέρους και

(ii) στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ενός Κράτους Μέρους, την οποία έχει συστήσει σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, ή, σε περίπτωση που ένα Κράτος Μέρος δεν

έχει συστήσει τέτοια ζώνη, στην προσκείμενη περιοχή που εκτείνεται πέραν των χωρικών υδάτων του Κράτους αυτού που έχει καθορίσει σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, συνορεύει με αυτά και δεν εκτείνεται πέραν των 200 ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσης, από τις οποίες μετράται το εύρος της χωρικής του θάλασσας,

(β) σε προληπτικά μέτρα, οπουδήποτε κι αν λαμβάνονται, για την πρόληψη ή την ελαχιστοποίηση της ζημίας αυτής.

Άρθρο 3
Ευθύνη του πλοιοκτήτη

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των παραγράφων 3 και 4, ο πλοιοκτήτης κατά το χρόνο επέλευσης ενός περιστατικού θα ευθύνεται για τη ζημία από ρύπανση που προκαλείται από κάθε τύπο πετρελαίου κίνησης που βρίσκεται πάνω στο πλοίο ή προέρχεται από το πλοίο, υπό την προϋπόθεση ότι, αν το περιστατικό αποτελείται από σειρά συμβάντων που έχουν την ίδια προέλευση, ο πλοιοκτήτης θα φέρει ευθύνη κατά το χρόνο επέλευσης του πρώτου από τα παραπάνω συμβάντα.

2. Όπου περισσότερα από ένα πρόσωπα ευθύνονται σύμφωνα με την παράγραφο 1, η ευθύνη τους είναι από κοινού και εις ολόκληρον.

3. Ο πλοιοκτήτης δεν φέρει ευθύνη για ζημία από ρύπανση αν αποδείξει ότι:

(α) η ζημία ήταν αποτέλεσμα πράξης πολέμου, εχθροπραξιών, εμφυλίου πολέμου, εξέγερσης ή φυσικού φαινομένου με εξαιρετικό, αναπόφευκτο και ακαταμάχητο χαρακτήρα, ή

(β) η ζημία προκλήθηκε εξολοκλήρου από πράξη ή παράλειψη τρίτου, η οποία τελέσθηκε με πρόθεση πρόκλησης ζημίας, ή

(γ) η ζημία προκλήθηκε εξ' ολοκλήρου από αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη οποιασδήποτε Κυβέρνησης ή άλλης αρχής υπεύθυνης για την συντήρηση των φανών, φάρων ή άλλων βοηθημάτων ναυσιπλοΐας κατά την άσκηση της λειτουργίας αυτής.

4. Αν ο πλοιοκτήτης αποδείξει ότι η ζημία από ρύπανση προκλήθηκε εν όλω ή εν μέρει είτε από πράξη ή παράλειψη του προσώπου που υπέστη τη ζημία, το οποίο ενεργούσε με πρόθεση πρόκλησης ζημίας, είτε από αμέλεια αυτού του προσώπου, ο πλοιοκτήτης δύναται να απαλλαγεί ολικά ή μερικά από την ευθύνη έναντι αυτού του προσώπου.

5. Καμία απαίτηση αποζημίωσης για ζημία από ρύπανση δεν μπορεί να εγερθεί κατά του πλοιοκτήτη κατά τρόπο άλλο από αυτό που προβλέπει η παρούσα σύμβαση.

6. Το δικαίωμα προσφυγής του πλοιοκτήτη που υπάρχει ανεξάρτητα από την παρούσα Σύμβαση ουδαμώς περιορίζεται από αυτή.

Άρθρο 4
Εξαιρέσεις

1. Η παρούσα Σύμβαση δε θα εφαρμόζεται σε ζημία από ρύπανση όπως αυτή ορίζεται στη Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη, ανεξάρτητα αν για μια τέτοια ζημία οφείλεται ή όχι αποζημίωση σύμφωνα με την παραπάνω Σύμβαση.

2. Εκτός από την περίπτωση της παραγράφου 3, οι διατάξεις της παρούσας Σύμβασης δεν θα εφαρμόζονται σε πολεμικά πλοία, βοηθητικά πλοία του Πολεμικού Ναυτικού ή άλλα πλοία, η κυριότητα ή εκμετάλλευση των οποίων ανήκει σε Κράτος και τα οποία χρησιμοποιούνται προς το παρόν μόνο σε Κρατική μη εμπορική υπηρεσία.

3. Ένα Κράτος Μέρος μπορεί να αποφασίζει να εφαρμόζει την παρούσα Σύμβαση στα πολεμικά πλοία του ή σε άλλα πλοία του που περιγράφονται στην παράγραφο 2. Στην περίπτωση αυτή, οφείλει να γνωστοποιήσει τούτο στο Γενικό Γραμματέα, προσδιορίζοντας τους όρους και τις προϋποθέσεις αυτής της εφαρμογής.

4. Αναφορικά με πλοία τα οποία ανήκουν σε Κράτος Μέρος και χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς, κάθε Κράτος είναι δυνατό να ενταχθεί στις δικαιοδοσίες που ορίζονται στο άρθρο 9 και οφείλει να παραιτηθεί από όλες τις ενστάσεις του που απορρέουν από την ιδιότητα του ως κυρίαρχου Κράτους.

Άρθρο 5
Περιστατικά στα οποία εμπλέκονται δύο ή περισσότερα πλοία

Στην περίπτωση που συμβεί περιστατικό στο οποίο εμπλέκονται δύο ή περισσότερα πλοία, από το οποίο προκαλείται ζημία από ρύπανση, οι πλοιοκτήτες όλων των εμπλεκομένων πλοίων, εκτός αν απαλλάσσονται σύμφωνα με το άρθρο 3, θα ευθύνονται από κοινού και εις ολόκληρον για το σύνολο μιας τέτοιας ζημίας που δεν είναι εύλογα διαιρετή.

Άρθρο 6
Περιορισμός της ευθύνης

Καμία διάταξη της παρούσας Σύμβασης δεν θα επηρεάζει το δικαίωμα του πλοιοκτήτη και του προσώπου ή των προσώπων που παρέχουν ασφάλιση ή άλλη οικονομική εξασφάλιση για τον περιορισμό της ευθύνης σύμφωνα με οποιοδήποτε εφαρμοστέο εθνικό ή διεθνές καθεστώς, όπως η Σύμβαση για τον Περιορισμό της Ευθύνης για Ναυτικές Απαιτήσεις, 1976, όπως έχει τροποποιηθεί.

Άρθρο 7
Υποχρεωτική ασφάλιση ή χρηματική ασφάλεια

1. Ο εγγεγραμμένος στο νηολόγιο κύριος πλοίου, το οποίο έχει ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη από 1000 κοχ και έχει νηολογηθεί σε Κράτος Μέρος, θα υποχρεούται να διατηρεί ασφάλιση ή άλλη χρηματική ασφάλεια, όπως εγγύηση τράπεζας ή συναφούς χρηματοπιστωτικού ιδρύματος, για την κάλυψη της ευθύνης του εγγεγραμμένου στο νηολόγιο κυρίου για ζημία από ρύπανση που ανέρχεται σε ποσό ισοδύναμο με τα όρια της ευθύνης σύμφωνα με το εφαρμοστέο εθνικό ή διεθνές καθεστώς περιορισμού, αλλά σε κάθε περίπτωση (σε ποσό) που δεν υπερβαίνει το ποσό που υπολογίζεται σύμφωνα με τη Σύμβαση για τον Περιορισμό της Ευθύνης για Ναυτικές Απαιτήσεις, 1976, όπως έχει τροποποιηθεί.

2. Πιστοποιητικό το οποίο πιστοποιεί ότι ασφάλιση ή άλλη χρηματική ασφάλεια βρίσκεται σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης εκδίδεται για κάθε πλοίο, αφού η αρμόδια αρχή του Κράτους Μέρους αποφανθεί ότι οι προϋποθέσεις της παραγράφου 1 έχουν πληρωθεί. Σε σχέση με πλοίο νηολογημένο σε Κράτος Μέρος, αυτό το πιστοποιητικό εκδίδεται ή επικυρώνεται από την αρμόδια αρχή του Κράτους νηολόγησης του πλοίου. Σε σχέση με πλοίο μη νηολογη-

μένο σε Κράτος Μέρος, το πιστοποιητικό αυτό μπορεί να εκδοθεί ή να πιστοποιηθεί από την αρμόδια αρχή οποιουδήποτε Κράτους Μέρους. Αυτό το πιστοποιητικό θα έχει τη μορφή του υποδείγματος που παρατίθεται στο Παράρτημα της παρούσας Σύμβασης και θα περιέχει τα ακόλουθα στοιχεία:

(α) όνομα του πλοίου, διακριτικό αριθμό ή γράμματα και λιμένα νηολόγησης,

(β) όνομα και κύρια έδρα εργασιών του εγγεγραμμένου στο νηολόγιο κυρίου,

(γ) αριθμό ΙΜΟ του πλοίου,

(δ) είδος και διάρκεια ασφάλειας,

(ε) όνομα και κύρια έδρα εργασιών του ασφαλιστή ή άλλου προσώπου το οποίο παρέχει ασφάλεια και, όπου είναι απαραίτητο, τόπο όπου έχει συσταθεί η ασφάλιση ή χρηματική ασφάλειας,

(στ) διάρκεια ισχύος του πιστοποιητικού, η οποία δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διάρκεια ισχύος της ασφάλισης ή άλλης χρηματικής ασφάλειας.

3.(α) Ένα Κράτος Μέρος μπορεί να εξουσιοδοτήσει είτε ένα ίδρυμα είτε έναν οργανισμό, τον οποίο έχει αναγνωρίσει, για την έκδοση του πιστοποιητικού που αναφέρεται στην παράγραφο 2. Το παραπάνω ίδρυμα ή οργανισμός, θα ενημερώνει το Κράτος αυτό για την έκδοση κάθε πιστοποιητικού.

Σε κάθε περίπτωση, το Κράτος Μέρος θα εγγυάται πλήρως την πληρότητα και ακρίβεια του πιστοποιητικού που εκδόθηκε με τον παραπάνω τρόπο και θα αναλαμβάνει να εξασφαλίσει τις απαραίτητες ρυθμίσεις για την ικανοποίηση της υποχρέωσης αυτής,

(β) Κάθε Κράτος Μέρος γνωστοποιεί στο Γενικό Γραμματέα:

(i) τα ειδικά καθήκοντα και τους όρους άσκησης της εξουσίας που έχει εκχωρηθεί σε ίδρυμα ή οργανισμό, τον οποίο έχει αναγνωρίσει,

(ii) την ανάκληση της παραπάνω εξουσιοδότησης, και

(iii) την ημερομηνία από την οποία η εξουσιοδότηση αυτή ή η ανάκλησή της τίθεται σε ισχύ.

Η παρασχεθείσα εξουσιοδότηση δεν θα ισχύει πριν από την πάροδο τριών μηνών από την ημερομηνία σχετικής γνωστοποίησης στο Γενικό Γραμματέα.

(γ) Το ίδρυμα ή ο οργανισμός που έχει εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει πιστοποιητικά σύμφωνα με την παράγραφο αυτή, θα εξουσιοδοτείται τουλάχιστον να ανακαλεί αυτά τα πιστοποιητικά αν οι όροι υπό τους οποίους έχουν εκδοθεί δεν τηρούνται. Σε κάθε περίπτωση το ίδρυμα ή ο οργανισμός θα αναφέρει την ανάκληση αυτή στο Κράτος για λογαριασμό του οποίου εκδόθηκε το πιστοποιητικό.

4. Το πιστοποιητικό θα συντάσσεται στην επίσημη γλώσσα ή γλώσσες του Κράτους που το εκδίδει. Αν η γλώσσα που χρησιμοποιείται δεν είναι η αγγλική, η γαλλική ή η ισπανική, το κείμενο πρέπει να περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από τις γλώσσες αυτές και όπου το Κράτος αποφασίσει σχετικά, η επίσημη γλώσσα του Κράτους μπορεί να παραλείπεται.

5. Το πιστοποιητικό θα φυλάσσεται επί του πλοίου και ένα αντίγραφο αυτού θα κατατίθεται στις αρχές που τηρούν το αρχείο του νηολογίου του πλοίου ή, αν το πλοίο δεν είναι νηολογημένο σε Κράτος Μέρος, στις αρχές που εκδίδουν ή επικυρώνουν το πιστοποιητικό.

6. Η ασφάλιση ή άλλη χρηματική ασφάλεια δεν ικανοποιεί τις προϋποθέσεις του παρόντος άρθρου αν είναι δυνατό να παύσει να ισχύει, για λόγους διάφορους της λήξης της διάρκειας ισχύος της ασφάλισης ή της χρηματικής ασφάλειας που καθορίζεται στο πιστοποιητικό σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, πριν από την παρέλευση τριών μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία δίδεται ειδοποίηση σχετικά με τη λήξη στις αρχές που αναφέρονται στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου, εκτός αν το πιστοποιητικό έχει παραδοθεί στις αρχές αυτές ή ένα νέο πιστοποιητικό έχει εκδοθεί κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου. Οι παραπάνω διατάξεις θα εφαρμόζονται ανάλογα σε οποιαδήποτε τροποποίηση η οποία θα έχει ως συνέπεια τη μη περαιτέρω ικανοποίηση των προϋποθέσεων του παρόντος άρθρου από την ασφάλιση ή χρηματική ασφάλεια.

7. Το Κράτος νηολόγησης του πλοίου, υποκείμενο στις διατάξεις του παρόντος άρθρου, θα καθορίζει τους όρους έκδοσης και εγκυρότητας του πιστοποιητικού.

8. Καμία διάταξη της παρούσας Σύμβασης δεν μπορεί να ερμηνευθεί ότι εμποδίζει ένα Κράτος Μέρος να βασισθεί σε πληροφορίες ληφθείσες από άλλα Κράτη ή τον Οργανισμό ή άλλους διεθνείς οργανισμούς που σχετίζονται με την οικονομική θέση των παρεχόντων ασφάλιση ή χρηματική ασφάλεια για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης. Σε τέτοιες περιπτώσεις, το Κράτος Μέρος που βασίζεται σε τέτοιες πληροφορίες δεν απαλλάσσεται της ευθύνης του ως Κράτους, το οποίο εξέδωσε το πιστοποιητικό που απαιτείται από την παράγραφο 2.

9. Πιστοποιητικά που εκδόθηκαν ή επικυρώθηκαν κατ' εξουσιοδότηση Κράτους Μέρους, θα γίνονται δεκτά από άλλα Κράτη Μέρη για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης και θα θεωρούνται από άλλα Κράτη Μέρη ότι έχουν την ίδια ισχύ με τα πιστοποιητικά που εκδίδονται ή επικυρώνονται από τα ίδια, ακόμη κι αν εκδόθηκαν ή επικυρώθηκαν αναφορικά με πλοίο που δεν έχει νηολογηθεί σε ένα Κράτος Μέρος. Κάθε Κράτος Μέρος μπορεί οποιαδήποτε στιγμή να ζητήσει γνωμοδότηση του Κράτους που εξέδωσε ή επικύρωσε το πιστοποιητικό, εφόσον πιστεύει ότι ο ασφαλιστής ή εγγυητής που κατονομάζεται στο πιστοποιητικό ασφάλισης δεν είναι οικονομικά ικανός να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις που επιβάλλονται από την παρούσα Σύμβαση.

10. Οποιαδήποτε απαίτηση για αποζημίωση συνεπεία ζημίας από ρύπανση μπορεί να εγερθεί απευθείας κατά του ασφαλιστή ή άλλου προσώπου που παρέχει χρηματική ασφάλεια για την ευθύνη του εγγεγραμμένου στο νηολόγιο κυρίου συνεπεία ζημίας από ρύπανση. Στην περίπτωση αυτή ο εναγόμενος μπορεί να επικαλεσθεί τις ενστάσεις (εκτός από την πτώχευση ή τη θέση σε εκκαθάριση του πλοιοκτήτη), τις οποίες θα εδικαιούτο να επικαλεσθεί ο πλοιοκτήτης, συμπεριλαμβανομένου του περιορισμού σύμφωνα με το άρθρο 6. Επιπρόσθετα, ακόμη κι αν ο πλοιοκτήτης δε δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη σύμφωνα με το άρθρο 6, ο εναγόμενος μπορεί να περιορίσει την ευθύνη σε ένα ποσό ίσο με το ποσό της ασφάλισης ή άλλης χρηματικής ασφάλειας που απαιτείται να διατηρηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 1. Επιπλέον, ο εναγόμενος μπορεί να επικαλεσθεί την ένσταση ότι η ζημία από ρύπανση προήλθε από εκ προθέσεως παράπτωμα του πλοιοκτήτη, αλλά ο εναγόμενος δεν θα δικαιούται να επικαλεσθεί οποιαδήποτε

άλλη ένσταση, την οποία θα μπορούσε να επικαλεσθεί σε περίπτωση άσκησης αγωγής από τον πλοιοκτήτη κατά του εναγομένου. Ο εναγόμενος θα έχει σε κάθε περίπτωση το δικαίωμα να απαιτήσει από τον πλοιοκτήτη να καταστεί ομόδικός του.

11. Ένα Κράτος Μέρος δεν θα επιτρέπει σ' ένα πλοίο που υψώνει τη σημαία του, στο οποίο έχει εφαρμογή το παρόν άρθρο, να λειτουργεί οποτεδήποτε, εκτός εάν ένα πιστοποιητικό έχει εκδοθεί σύμφωνα με τις παραγράφους 2 ή 14.

12. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος άρθρου, κάθε Κράτος Μέρος θα διασφαλίζει με το εθνικό του δίκαιο ότι η ασφάλιση ή άλλη χρηματική ασφάλεια, στο βαθμό που προσδιορίζεται στην παράγραφο 1, ισχύει για κάθε πλοίο που έχει ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη από 1000, οπουδήποτε και αν είναι νηολογημένο, το οποίο καταπλέει ή αποπλέει από λιμένα στο έδαφος του ή καταπλέει ή αποπλέει από υπεράκτια εγκατάσταση εντός της χωρικής του θάλασσας.

13. Παρά τις διατάξεις της παραγράφου 5, κάθε Κράτος Μέρος μπορεί να γνωστοποιεί στο Γενικό Γραμματέα ότι, για τους σκοπούς της παραγράφου 12, πλοία δεν απαιτείται να φυλάσσουν ή να προσκομίζουν, το πιστοποιητικό που απαιτείται από την παράγραφο 2 όταν το πλοίο καταπλέει ή αποπλέει από λιμένες ή καταπλέει ή αποπλέει από υπεράκτιες εγκαταστάσεις στα χωρικά του ύδατα, υπό την προϋπόθεση ότι το Κράτος Μέρος που εκδίδει το πιστοποιητικό που απαιτείται κατά την παράγραφο 2 έχει γνωστοποιήσει στο Γενικό Γραμματέα ότι τηρεί αρχεία σε ηλεκτρονική μορφή, στα οποία δύναται να έχουν πρόσβαση όλα τα Κράτη Μέρη, βεβαιώνοντας την ύπαρξη του πιστοποιητικού και επιτρέποντας στα Κράτη Μέρη να εκτελούν τις υποχρεώσεις τους σύμφωνα με την παράγραφο 12.

14. Αν ασφάλιση ή άλλη χρηματική ασφάλεια δεν τηρείται σε σχέση με πλοίο, το οποίο ανήκει κατά κυριότητα σε Κράτος Μέρος, οι σχετικές διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν θα εφαρμόζονται στο πλοίο αυτό, αλλά το πλοίο θα φέρει ένα πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί από την αρμόδια αρχή του Κράτους νηολόγησης του πλοίου και το οποίο πιστοποιεί ότι το πλοίο ανήκει σε εκείνο το Κράτος και ότι η ευθύνη του πλοίου καλύπτεται εντός του ορίου που προβλέπεται σύμφωνα με την παράγραφο 1. Αυτό το πιστοποιητικό θα είναι στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό σύμφωνο με το υπόδειγμα που περιγράφεται στην παράγραφο 2.

15. Ένα Κράτος μπορεί, κατά την επικύρωση, αποδοχή, έγκριση ή προσχώρηση σ' αυτήν την Σύμβαση, ή οποτεδήποτε μεταγενέστερα, να δηλώσει ότι το παρόν άρθρο δεν εφαρμόζεται σε πλοία που κινούνται αποκλειστικά στην περιοχή του Κράτους αυτού, η οποία ορίζεται στο άρθρο 2 (α) (ί).

Άρθρο 8
Χρονικά όρια

Τα δικαιώματα αποζημίωσης κατά την παρούσα Σύμβαση αποσβένυνται εκτός αν ασκηθεί αγωγή εντός τριών ετών από την ημέρα κατά την οποία έλαβε χώρα η ζημία. Σε καμία περίπτωση, πάντως, δεν θα είναι δυνατό να εγερθεί αγωγή μετά την πάροδο έξι ετών από το χρόνο κατά τον οποίο έλαβε χώρα το περιστατικό που προκάλεσε τη ζημία. Σε περίπτωση που το περιστατικό αποτελείται από μία σειρά συμβάντων, η περίοδος των έξι ετών υπολογίζεται από το χρόνο κατά τον οποίο συνέβη το πρώτο συμβάν.

Άρθρο 9
Δικαιοδοσία

1. Όπου ένα περιστατικό έχει προκαλέσει ζημία από ρύπανση στο έδαφος, συμπεριλαμβανομένης της χωρικής θάλασσας ή σε περιοχή που αναφέρεται στο άρθρο 2 (α) (ii) ενός ή περισσοτέρων Κρατών Μερών, ή εάν προληπτικά μέτρα έχουν ληφθεί για την πρόληψη ή την ελαχιστοποίηση της ζημίας από ρύπανση στο έδαφος αυτό, συμπεριλαμβανομένης της χωρικής θάλασσας, ή στην περιοχή αυτή, αγωγές αποζημίωσης κατά του πλοιοκτήτη, ασφαλιστή ή άλλου προσώπου που παρέχει εξασφάλιση για την ευθύνη του πλοιοκτήτη μπορούν να ασκηθούν μόνο ενώπιον των δικαστηρίων οποιουδήποτε από τα Κράτη Μέρη αυτά.

2. Οποιαδήποτε αγωγή ασκείται κατά την παράγραφο 1 πρέπει να κοινοποιείται έγκαιρα σε κάθε εναγόμενο.

3. Κάθε Κράτος Μέρος θα εξασφαλίζει ότι τα δικαστήρια του έχουν δικαιοδοσία να εκδικάζουν αγωγές για αποζημίωση κατά την παρούσα Σύμβαση.

Άρθρο 10
Αναγνώριση και εκτέλεση

1. Οποιαδήποτε απόφαση έχει εκδοθεί από δικαστήριο που έχει δικαιοδοσία σύμφωνα με το άρθρο 9, και είναι εκτελεστή στο Κράτος όπου εκδόθηκε, και δεν υπόκειται πλέον σε τακτικά ένδικα μέσα, θα αναγνωρίζεται σε κάθε Κράτος Μέρος, εκτός:

(α) αν η απόφαση εκδόθηκε μετά από απάτη, ή

(β) αν ο/η εναγόμενος/η δεν έλαβε γνώση της υπόθεσης πριν από εύλογο χρόνο και δεν του/της δόθηκε εύλογη δυνατότητα να προβάλει τις απόψεις του/της.

2. Απόφαση που αναγνωρίζεται κατά την παράγραφο 1 θα είναι εκτελεστή σε κάθε Κράτος Μέρος, αμέσως μόλις οι τυπικές διαδικασίες που απαιτούνται στο Κράτος αυτό τηρηθούν. Οι τυπικές διαδικασίες δεν θα επιτρέπουν την επανεξέταση της ουσίας της υπόθεσης.

Άρθρο 11
Ρήτρα υπεροχής

Η παρούσα Σύμβαση θα υπερισχύει οποιασδήποτε άλλης Σύμβασης που βρίσκεται σε ισχύ ή παραμένει ανοικτή προς υπογραφή, επικύρωση ή προσχώρηση κατά την ημερομηνία κατά την οποία η παρούσα Σύμβαση τίθεται προς υπογραφή, αλλά μόνο στην έκταση που μια τέτοια Σύμβαση συγκρούεται με την παρούσα. Ωστόσο, το παρόν άρθρο δεν θα επηρεάζει τις υποχρεώσεις των Κρατών Μερών προς Κράτη που δεν είναι Μέρη στην παρούσα Σύμβαση και οι οποίες προκύπτουν από μια τέτοια Σύμβαση.

Άρθρο 12
Υπογραφή, επικύρωση, αποδοχή, έγκριση και προσχώρηση

1. Η παρούσα Σύμβαση θα παραμείνει ανοικτή προς υπογραφή στην Έδρα του Οργανισμού από την 1η Οκτωβρίου 2001 έως την 30η Σεπτεμβρίου 2002 και έκτοτε θα παραμείνει ανοικτή προς προσχώρηση.

2. Τα Κράτη μπορούν να εκφράσουν τη συναίνεση τους να δεσμεύονται από την παρούσα Σύμβαση με:

(α) υπογραφή χωρίς επιφύλαξη σχετικά με την επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση,

(β) υπογραφή, η οποία υπόκειται σε επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση, της οποίας έπεται επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση, ή

(γ) προσχώρηση.

3. Η επικύρωση, αποδοχή, έγκριση ή προσχώρηση θα πραγματοποιείται με την κατάθεση ενώπιον του Γενικού Γραμματέα ενός εγγράφου για τον σκοπό αυτό.

4. Κάθε έγγραφο επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης που έχει κατατεθεί μετά την έναρξη ισχύος μίας τροποποίησης της παρούσας Σύμβασης σε σχέση με όλα τα υπάρχοντα Κράτη Μέρη, ή μετά την ολοκλήρωση όλων των απαιτούμενων μέτρων για την έναρξη ισχύος της τροποποίησης σε σχέση με αυτά τα Κράτη Μέρη θα θεωρείται ότι εφαρμόζεται στην παρούσα Σύμβαση όπως έχει τροποποιηθεί με την εν λόγω τροποποίηση.

Άρθρο 13
Κράτη με περισσότερα από ένα συστήματα δικαίου

1. Αν ένα Κράτος έχει δύο ή περισσότερες εδαφικές ενότητες, στις οποίες διαφορετικά συστήματα δικαίου εφαρμόζονται σε σχέση με ζητήματα που πραγματεύεται η παρούσα Σύμβαση, μπορεί, κατά την υπογραφή, επικύρωση, αποδοχή, έγκριση ή προσχώρηση να δηλώσει ότι η παρούσα Σύμβαση θα εκτείνεται σε όλες τις εδαφικές του ενότητες ή μόνο σε μία ή περισσότερες από αυτές, και μπορεί να τροποποιήσει τη δήλωση αυτή υποβάλλοντας άλλη δήλωση οποιαδήποτε στιγμή.

2. Κάθε τέτοια δήλωση θα γνωστοποιείται στο Γενικό Γραμματέα και θα αναφέρει ρητά τις εδαφικές ενότητες στις οποίες η παρούσα Σύμβαση εφαρμόζεται.

3. Σε σχέση με Κράτος Μέρος που έχει προβεί στην παραπάνω δήλωση:

(α) στον ορισμό του «εγγεγραμμένου στο νηολόγιο κυρίου» στο άρθρο 1(4), αναφορές σε Κράτος θα ερμηνεύονται ως αναφορές σε αυτή την εδαφική ενότητα,

(β) αναφορές στο Κράτος νηολόγησης του πλοίου και, σε σχέση με υποχρεωτικό πιστοποιητικό ασφάλισης, στο Κράτος έκδοσης ή επικύρωσης, θα ερμηνεύονται ως αναφερόμενες στην εδαφική ενότητα στην οποία το πλοίο είναι νηολογημένο και η οποία θα εκδίδει ή θα επικυρώνει το πιστοποιητικό αντίστοιχα,

(γ) αναφορές στην παρούσα Σύμβαση στις απαιτήσεις του εθνικού δικαίου θα ερμηνεύονται ως αναφορές στις απαιτήσεις του δικαίου της αντίστοιχης εδαφικής ενότητας, και

(δ) αναφορές στα άρθρα 9 και 10 σε δικαστήρια και σε αποφάσεις που πρέπει να αναγνωρίζονται στα Κράτη Μέρη, θα ερμηνεύονται αντίστοιχα ως αναφορές σε δικαστήρια της αντίστοιχης εδαφικής ενότητας και σε αποφάσεις που πρέπει να αναγνωρίζονται στην αντίστοιχη εδαφική ενότητα.

Άρθρο 14
Έναρξη ισχύος

1. Η παρούσα Σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ ένα χρόνο μετά από την ημερομηνία κατά την οποία δεκαοκτώ Κράτη, συμπεριλαμβανομένων πέντε Κρατών καθένα από τα οποία διαθέτει πλοία των οποίων το σύνολο της ολικής χωρητικότητας δεν είναι μικρότερο από ένα εκατομμύριο, είτε θα την έχουν υπογράψει χωρίς επιφύλαξη σχετικά με την επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση, είτε θα έχουν καταθέσει έγγραφα επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης ενώπιον του Γενικού Γραμματέα.

2. Για κάθε Κράτος το οποίο επικυρώνει, αποδέχεται, εγκρίνει ή προσχωρεί σε αυτήν αφότου οι όροι της παραγράφου 1 για την έναρξη ισχύος έχουν πληρωθεί, η παρούσα Σύμβαση θα τίθεται σε ισχύ τρεις μήνες μετά την ημερομηνία κατάθεσης από το Κράτος αυτό του κατάλληλου εγγράφου.

Άρθρο 15
Καταγγελία

1. Οποιοδήποτε Κράτος Μέρος μπορεί να καταγγείλει την παρούσα Σύμβαση οποτεδήποτε μετά από την ημερομηνία κατά την οποία αυτή τίθεται σε ισχύ στο Κράτος αυτό.

2. Η καταγγελία θα γίνεται με κατάθεση εγγράφου ενώπιον του Γενικού Γραμματέα.

3. Η καταγγελία θα επιφέρει αποτελέσματα ένα χρόνο, ή οποιαδήποτε μακρύτερη χρονική περίοδο που τυχόν ορίζεται στο έγγραφο καταγγελίας, μετά από την κατάθεση αυτού του εγγράφου ενώπιον του Γενικού Γραμματέα.

Άρθρο 16
Αναθεώρηση ή τροποποίηση

1. Ο Οργανισμός μπορεί να συγκαλέσει διάσκεψη με σκοπό την αναθεώρηση ή τροποποίηση της παρούσας Σύμβασης.

2. Ο Οργανισμός θα συγκαλεί μία διάσκεψη των Κρατών Μερών προκειμένου να αναθεωρήσουν ή να τροποποιήσουν την παρούσα Σύμβαση, μετά από αίτηση όχι λιγότερων από το ένα τρίτο των Κρατών Μερών.

Άρθρο 17
Θεματοφύλακας

Η παρούσα Σύμβαση κατατίθεται ενώπιον του Γενικού Γραμματέα.

Ο Γενικός Γραμματέας θα:

(α) ενημερώνει όλα τα Κράτη τα οποία έχουν υπογράψει ή έχουν προσχωρήσει στην παρούσα Σύμβαση σχετικά με:

(i) κάθε νέα υπογραφή ή κατάθεση εγγράφου και την ημερομηνία αυτής,

(ii) την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας Σύμβασης,

(iii) την κατάθεση οποιουδήποτε εγγράφου καταγγελίας της παρούσας Σύμβασης, καθώς επίσης την ημερομηνία της κατάθεσης και την ημερομηνία κατά την οποία η καταγγελία παράγει αποτελέσματα, και

(iv) άλλες δηλώσεις και γνωστοποιήσεις που έχουν λάβει χώρα σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

(β) αποστέλλει επικυρωμένα ακριβή αντίγραφα της παρούσας Σύμβασης προς όλα τα Υπογράφοντα Κράτη και προς όλα τα Κράτη που προσχωρούν στην παρούσα Σύμβαση.

Άρθρο 18
Αποστολή στα Ηνωμένα Έθνη

Αμέσως μόλις η παρούσα Σύμβαση τεθεί σε ισχύ, το κείμενο θα αποσταλεί από το Γενικό Γραμματέα στη Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών προκειμένου να καταχωρηθεί και να δημοσιευθεί σύμφωνα με το άρθρο 102 του Καταστατικού Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών.

Άρθρο 19
Γλώσσες

Η παρούσα Σύμβαση συντάχθηκε σε ένα μόνο πρωτότυπο στην αραβική, κινεζική, αγγλική, γαλλική, ρωσική και ισπανική γλώσσα, καθένα κείμενο από τα οποία είναι εξίσου αυθεντικό.

ΕΓΙΝΕ ΣΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ στις είκοσι τρεις Μαρτίου, δύο χιλιάδες ένα.

ΠΡΟΣ ΠΙΣΤΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ οι υπογράφοντες, δεόντως εξουσιοδοτημένοι από τις Κυβερνήσεις τους για το σκοπό αυτό, υπέγραψαν την παρούσα Σύμβαση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ Ή ΑΛΛΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΓΙΑ ΖΗΜΙΑ ΑΠΟ ΡΥΠΑΝΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΙΝΗΣΗΣ

Εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 της Διεθνούς Σύμβασης για την Αστική Ευθύνη για Ζημία από Ρύπανση Πετρελαίου Κίνησης, 2001.

Όνομα του πλοίου	Διεθνής Διακριτικός αριθμός ή γράμματα	Αριθμός IMO του Πλοίου	Λιμένας νηολόγησης	Όνομα και πλήρης διεύθυνση του τόπου άσκησης της κύριας δραστηριότητας του εγγεγραμμένου στο νηολόγιο κυρίου

Με το παρόν πιστοποιείται ότι σε σχέση με το προαναφερόμενο πλοίο υπάρχει σε ισχύ σύμβαση ασφάλισης ή άλλης οικονομικής εξασφάλισης, η οποία ικανοποιεί τις απαιτήσεις του άρθρου 7 της Διεθνούς Σύμβασης για την Αστική Ευθύνη για Ζημία από Ρύπανση Πετρελαίου Κίνησης, 2001.

Είδος εξασφάλισης ....

Διάρκεια εξασφάλισης..

Όνομα και διεύθυνση ασφαλιστή (ών) και / ή εγγυητή (ών)

Όνομα ....

Διεύθυνση..
....

Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει μέχρι...

Εκδόθηκε και πιστοποιήθηκε από την Κυβέρνηση της ....
....
(Πλήρης προσδιορισμός του Κράτους)

Ή

Το ακόλουθο κείμενο πρέπει να χρησιμοποιείται όταν Κράτος Μέλος εφαρμόζει το άρθρο 7(3).

Το παρόν πιστοποιητικό εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της Κυβέρνησης της ....(πλήρης προσδιορισμός του Κράτους) από .... (όνομα ιδρύματος ή οργανισμού).

Στ..Στις ....
(Τόπος) (Ημερομηνία)

....
(Υπογραφή και Ιδιότητα του αξιωματούχου που εκδίδει ή πιστοποιεί)

Επεξηγηματικές Σημειώσεις:

1. Αν είναι επιθυμητό, ο προσδιορισμός του Κράτους μπορεί να περιλαμβάνει αναφορά σε αρμόδια δημόσια αρχή της χώρας όπου εκδίδεται το Πιστοποιητικό.

2. Αν το συνολικό ποσό της εξασφάλισης έχει παρασχεθεί από περισσότερες από μία πλευρές, το ποσό καθεμιάς από αυτές πρέπει να αναφέρεται.

3. Αν η εξασφάλιση παρέχεται σε περισσότερες μορφές, αυτές πρέπει να απαριθμούνται.

4. Η συμπλήρωση της ένδειξης «Διάρκεια εξασφάλισης» πρέπει να ορίζει την ημερομηνία κατά την οποία η εξασφάλιση τίθεται σε ισχύ.

5. Η συμπλήρωση της ένδειξης «Διεύθυνση» ασφαλιστή (ών) και / ή εγγυητή (ών) πρέπει να αναφέρει τον τόπο της κύριας επιχειρηματικής δραστηριότητας του (των) ασφαλιστή (ών) και / ή του (των) εγγυητή (ών). Εφόσον ενδείκνυται, θα αναφέρεται ο τόπος επιχειρηματικής δραστηριότητας όπου συνάφθηκε η ασφάλιση ή άλλη εξασφάλιση.

Άρθρο δεύτερο
Αποδοχή τροποποιήσεων και συμπληρώσεων της «Σύμβασης» και του Παραρτήματος αυτής - Κωδικοποίηση

1. Με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται με πρόταση των Υπουργών Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, γίνονται αποδεκτές τροποποιήσεις και συμπληρώσεις της «Σύμβασης» που αναφέρονται σε λεπτομερειακά και τεχνικά θέματα και υιοθετούνται σε Διπλωματικές Διασκέψεις.

2. Για την υλοποίηση των διατάξεων του παρόντος νόμου και της «Σύμβασης» εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις του π.δ. 666/1982 (ΦΕΚ 138 Α) όπως αυτό τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από το π.δ. 494/1989 (ΦΕΚ 209 Α').

Με προεδρικά διατάγματα, μετά από πρόταση των Υπουργών Ανάπτυξης, Δικαιοσύνης και Εμπορικής Ναυτιλίας, επιτρέπεται ο καθορισμός διαφορετικού τρόπου εφαρμογής της «Σύμβασης» ή η τροποποίηση διατάξεων του ανωτέρω προεδρικού διατάγματος.

3. Με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, είναι δυνατόν να κωδικοποιούνται σε ενιαίο κείμενο οι διατάξεις τής «Σύμβασης», του Παραρτήματος αυτής, καθώς και οι τροποποιήσεις και συμπληρώσεις των παραπάνω.

Άρθρο τρίτο
Εφαρμογή

1. Οι διατάξεις του παρόντος νόμου, της «Σύμβασης» και των προεδρικών διαταγμάτων που εκδίδονται σε εκτέλεση του, εφαρμόζονται:

α. στα πλοία υπό ελληνική σημαία ολικής χωρητικότητας πάνω από 1.000 τόνους, ανεξάρτητα πλόων που εκτελούν, και

β. στα πλοία με ξένη σημαία ολικής χωρητικότητας πάνω από 1.000 τόνους, για τις περιπτώσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής που προσδιορίζει το άρθρο 2 της «Σύμβασης».

2. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, μπορεί να επεκτείνεται η εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος νόμου και των προεδρικών διαταγμάτων που εκδίδονται σε εκτέλεση αυτού και σε πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 1.000 τόνων.

3. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, είναι δυνατόν να αναστέλλεται σε περίπτωση πολέμου ολικώς ή μερικώς η εφαρμογή των κειμένων, που κυρώνονται με τον παρόντα νόμο.

Άρθρο τέταρτο
Πιστοποιητικό

1. Τα υπόχρεα πλοία του προηγούμενου άρθρου οφείλουν να φέρουν πιστοποιητικό, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 7 της «Σύμβασης».

2. Από τη θέση σε ισχύ της «Σύμβασης», κανένα υπόχρεο πλοίο δεν εισπλέει σε ή δεν αποπλέει από οποιοδήποτε ελληνικό λιμάνι, όρμο, ναυπηγείο ή παράκτιο τερματικό σταθμό εντός ελληνικών χωρικών υδάτων εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με Πιστοποιητικό σε ισχύ, σύμφωνα με τα παραπάνω, που να αποδεικνύει ότι υπάρχει, για το πλοίο αυτό, σε ισχύ σύμβαση ή άλλος τρόπος ασφάλισης που να ικανοποιεί τις απαιτήσεις του άρθρου 7 της «Σύμβασης». Το ίδιο ισχύει και για πλοίο με ελληνική σημαία που εισπλέει σε ή αποπλέει από λιμάνι, όρμο, ναυπηγείο ή παράκτιο τερματικό σταθμό που ανήκει σε άλλη επικράτεια.

3. Το πιστοποιητικό αυτό:

(α) αν το πλοίο είναι εγγεγραμμένο στο ελληνικό νηολόγιο πρέπει να έχει εκδοθεί από τις Αρχές που αναφέρονται στο άρθρο έκτο και πρέπει να είναι γραμμένο στα ελληνικά και στα αγγλικά εάν εκτελεί διεθνείς πλόες,

(β) αν το πλοίο είναι εγγεγραμμένο στο νηολόγιο Κράτους - Μέρους της «Σύμβασης», εκτός της Ελλάδας, πρέπει να έχει εκδοθεί από Αρχή που είναι όπως πρέπει εξουσιοδοτημένη από την Κυβέρνηση του Κράτους αυτού, και

(γ) αν το πλοίο είναι εγγεγραμμένο στο νηολόγιο Κράτους, που δεν είναι Μέρος της «Σύμβασης», πρέπει να έχει εκδοθεί από τις αρμόδιες Αρχές Κράτους - Μέρους της «Σύμβασης» και σύμφωνα με το άρθρο 7 αυτής.

4. Τα πιστοποιητικά σε ισχύ που φέρονται από πλοία γραμμένα στο νηολόγιο Κράτους που δεν είναι Μέρος της «Σύμβασης», τα οποία έχουν εκδοθεί από αρμόδια ελληνική Αρχή ή αρμόδια Αρχή Κράτους - Μέρους της «Σύμβασης» γίνονται αποδεκτά από τις ελληνικές Λιμενικές Αρχές.

5. Το πιστοποιητικό που απαιτείται, σύμφωνα με το άρθρο αυτό, πρέπει να φέρεται στο πλοίο και να διατίθεται και επιδεικνύεται από τον Πλοίαρχο ή τον αρμόδιο Αξιωματικό, όταν ζητείται, από τις αρμόδιες Αρχές που αναφέρονται στο άρθρο έκτο.

Άρθρο πέμπτο
Ακύρωση πιστοποιητικού

1. Αν, σε οποιονδήποτε χρόνο, μετά την έκδοση του πιστοποιητικού, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο τέταρτο και όσο το πιστοποιητικό αυτό ευρίσκεται ακόμα σε ισχύ, το πρόσωπο, στο οποίο χορηγήθηκε, παύσει να είναι ο κύριος του πλοίου, υποχρεούται ανεξάρτητα με τα παραπάνω να καταθέσει το πιστοποιητικό αυτό στην πλησιέστερη προς την έδρα ή το σημείο που ευρίσκεται το πλοίο του ελληνική Λιμενική Αρχή, η οποία και προχωρεί στην ακύρωσή του.

2. Αν, σε οποιονδήποτε χρόνο, μετά την έκδοση πιστοποιητικού, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο τέταρτο και όσο το πιστοποιητικό αυτό ευρίσκεται ακόμα σε ισχύ, αποδειχθεί, ύστερα από κάποια νόμιμη διαδικασία, ότι η σύμβαση ή άλλος τύπος ασφάλισης, σε σχέση προς την οποία εξεδόθη το πιστοποιητικό, τυγχάνει ή μπορεί να είναι άκυρη, το πιστοποιητικό μπορεί να ακυρωθεί από την ελληνική Λιμενική Αρχή που το διαπίστωσε και να αιτηθεί η επιστροφή του σε αυτή από το πρόσωπο για το οποίο αυτό εκδόθηκε.

3. Αν, σε οποιονδήποτε χρόνο, μετά την έκδοση πιστοποιητικού, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο τέταρτο και όσο το πιστοποιητικό αυτό ευρίσκεται ακόμα σε ισχύ, εγερθούν ζητήματα σε σχέση με τον ασφαλιστή, ο οποίος φαίνεται στο πιστοποιητικό (ή εάν φαίνονται περισσότεροι του ενός για οποιονδήποτε εξ αυτών) τέτοια ώστε, εάν ζητιόταν η έκδοση πιστοποιητικού κατά αυτόν το χρόνο, η αρμόδια Λιμενική Αρχή να δικαιούταν να αρνηθεί τη χορήγηση του, το πιστοποιητικό μπορεί να ακυρωθεί από τη Λιμενική Αρχή και στην περίπτωση αυτή να αιτηθεί η επιστροφή του σε αυτή από το πρόσωπο, για το οποίο αυτό εκδόθηκε.

Άρθρο έκτο
Αρμόδιες Αρχές

Αρμόδιες Αρχές για την εφαρμογή του νόμου αυτού, την εξακρίβωση της συμμόρφωσης των πλοίων προς τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης που κυρώνεται με αυτόν, την επιβολή προστίμων, την έκδοση πιστοποιητικών σύμφωνα με το άρθρο τέταρτο, είναι για μεν το εσωτερικό οι Λιμενικές Αρχές (Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία και Υπολιμεναρχεία), για δε το εξωτερικό τα Προξενικά Λιμεναρχεία.

Άρθρο έβδομο
Τέλος χορήγησης πιστοποιητικού

Το πιστοποιητικό του άρθρου 7 της Σύμβασης αποτελεί διατιμημένο έντυπο του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου. Για τη χορήγηση του υποβάλλεται αίτηση του ενδιαφερομένου, ο οποίος καταβάλλει και παράβολο 200 ευ-ρώ υπέρ του Ειδικού Λογαριασμού «Γαλάζιο Ταμείο» του Ειδικού Ταμείου Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων (Ε.Τ.Ε.Ρ.Π.Σ.) του άρθρου 18 του ν. 743/1977 (ΦΕΚ 319 Α'), όπως κωδικοποιήθηκε με το άρθρο 18 του π.δ. 55/1998 (ΦΕΚ 58 Α). Το τέλος του παραβόλου αυτού μπορεί να αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας.

Άρθρο όγδοο
Κυρώσεις

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 13 και 14 του ν. 743/1977 (ΦΕΚ 319 Α), όπως κωδικοποιήθηκε με το π.δ. 55/1998 «Προστασία Θαλασσίου Περιβάλλοντος» (ΦΕΚ 58 Α):

α) επιβάλλεται, με αιτιολογημένη απόφαση των αρμόδιων Αρχών, που αναφέρονται στο άρθρο έκτο πρόστιμο από 600 μέχρι 30.000 ευρώ στους παραβάτες πλοιάρχους του παρόντος νόμου που δεν διαθέτουν ή δεν επιδεικνύουν το πιστοποιητικό σύμφωνα με τα προηγούμενα άρθρα, ανεξάρτητα αν συντρέχει ποινική ή πειθαρχική δίωξη από άλλες διατάξεις,

β) είναι δυνατόν, από τότε που θα κοινοποιηθεί η απόφαση επιβολής του προστίμου, να απαγορευθεί ο απόπλους του πλοίου μέχρι να καταβληθεί το πρόστιμο ή να κατατεθεί στην αρμόδια Αρχή ισόποση εγγυητική επιστολή Τράπεζας,

γ) επιτρέπεται η άσκηση προσφυγής κατά της απόφασης επιβολής του προστίμου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας [ν. 2717/1999 (ΦΕΚ 97 Α)]. Η άσκηση της προσφυγής δεν αναστέλλει την εκτέλεση της απόφασης επιβολής προστίμου.

2. Με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται μετά από πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, μπορεί να αυξάνονται τα όρια των προστίμων.

3. Τα πρόστιμα που επιβάλλονται σύμφωνα με το παρόν άρθρο εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 18 του ν. 743/1977 (ΦΕΚ 319 Α), όπως κωδικοποιήθηκε με το π.δ. 55/1998 (ΦΕΚ 58 Α').

Άρθρο ένατο
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Σύμβασης και του Παραρτήματός της που κυρώνονται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 14 αυτής.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 30 Σεπτεμβρίου 2005

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Γ. ΑΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
Π. ΜΟΛΥΒΙΑΤΗΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
Δ. ΣΙΟΥΦΑΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ
Α. ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΕΜ. ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 4 Οκτωβρίου 2005

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
Α. ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http: www.et.gr – e-mail: webmaster @ et.gr

Πληροφορίες Α.Ε. - Ε.Π.Ε. και λοιπών Φ.Ε.Κ.: 210 527 9000
Φωτοαντίγραφα παλαιών ΦΕΚ - ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ - ΜΑΡΝΗ 8 - Τηλ. (210)8220885 - 8222924
Δωρεάν διάθεση τεύχους Προκηρύξεων ΑΣΕΠ αποκλειστικά από Μάρνη 8 & Περιφερειακά Γραφεία
Δωρεάν ανάγνωση δημοσιευμάτων τεύχους Α΄ από την ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227	**(2310) 423 956**	**ΛΑΡΙΣΑ** - Διοικητήριο	**(2410) 597449**
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Ευριπίδου 63	**(210) 413 5228**	**ΚΕΡΚΥΡΑ** - Σαμαρά 13	**(26610) 89 122**
ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327	**(2610) 638 109**		**(26610) 89 105**
	(2610) 638 110	**ΗΡΑΚΛΕΙΟ** - Πεδιάδος 2	**(2810) 300 781**
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο	**(26510) 87215**	**ΛΕΣΒΟΣ** - Πλ.Κωνσταντινουπόλεως 1	**(22510) 46 654**
ΚΟΜΟΤΗΝΗ - Δημοκρατίας 1	**(25310) 22 858**		**(22510) 47 533**

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή:

- Για τα ΦΕΚ από 1 μέχρι 16 σελίδες σε 1 euro, προσαυξανόμενη κατά 0,20 euro για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα ΦΕΚ σε 0,15 euro ανά σελίδα.

Σε μορφή CD:

Τεύχος	Περίοδος	EURO	Τεύχος	Περίοδος	EURO
Α΄	Ετήσιο	150	Αναπτυξιακών Πράξεων	Ετήσιο	50
Α	3μηνιαίο	40	Ν.Π.Δ.Δ.	Ετήσιο	50
Α΄	Μηνιαίο	15	Παράρτημα	Ετήσιο	50
Β'	Ετήσιο	300	Εμπορικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας	Ετήσιο	100
Β΄	3μηνιαίο	80	Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου	Ετήσιο	5
Β΄	Μηνιαίο	30	Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων	Ετήσιο	200
Γ	Ετήσιο	50	Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων	Εβδομαδιαίο	5
Δ΄	Ετήσιο	220	Α.Ε. & Ε.Π.Ε	Μηνιαίο	100
Δ΄	3μηνιαίο	60			

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ ειδικού ενδιαφέροντος σε μορφή cd-rom και μέχρι 100 σελίδες σε 5 euro προσαυξανόμενη κατά 1 euro ανά 50 σελίδες.
- Η τιμή πώλησης σε μορφή cd-rom δημοσιευμάτων μιας εταιρείας στο τεύχος Α.Ε. και Ε.Π.Ε. σε 5 euro ανά έτος.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΗ Φ.Ε.Κ. : τηλεφωνικά : 210 - 4071010, fax : 210 - 4071010 internet : http://www.et.gr.

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

	Σε έντυπη μορφή	Από το Internet
Α΄ (Νόμοι, Π.Δ., Συμβάσεις κτλ.)	225 €	190 €
Β΄ (Υπουργικές αποφάσεις κτλ.)	320 €	225 €
Γ΄ (Διορισμοί, απολύσεις κτλ. Δημ. Υπαλλήλων)	65 €	ΔΩΡΕΑΝ
Δ΄ (Απαλλοτριώσεις, πολεοδομία κτλ.)	320 €	160 €
Αναπτυξιακών Πράξεων και Συμβάσεων (Τ.Α.Π.Σ.)	160 €	95 €
Ν.Π.Δ.Δ. (Διορισμοί κτλ. προσωπικού Ν.Π.Δ.Δ.)	65 €	ΔΩΡΕΑΝ
Παράρτημα (Προκηρύξεις θέσεων ΔΕΠ κτλ.)	33 €	ΔΩΡΕΑΝ
Δελτίο Εμπορικής και Βιομ/κής Ιδιοκτησίας (Δ.Ε.Β.Ι.)	65 €	33 €
Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου (Α.Ε.Δ.)	10 €	ΔΩΡΕΑΝ
Ανωνύμων Εταιρειών & Ε.Π.Ε.	2.250 €	645 €
Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων (Δ.Δ.Σ.)	225 €	95 €
Πρώτο (Α΄), Δεύτερο (Β΄) και Τέταρτο (Δ΄)	–	450 €

- Το τεύχος του ΑΣΕΠ (έντυπη μορφή) θα αποστέλλεται σε συνδρομητές με την επιβάρυνση των 70 euro, ποσό το οποίο αφορά ταχυδρομικά έξοδα.
- Για την παροχή δικαιώματος ηλεκτρονικής πρόσβασης σε Φ.Ε.Κ. προηγουμένων ετών και συγκεκριμένα στα τεύχη Α΄, Β΄, Δ΄, Αναπτυξιακών Πράξεων & Συμβάσεων, Δελτίο Εμπορικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας και Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων, η τιμή προσαυξάνεται πέραν του ποσού της ετήσιας συνδρομής έτους 2005, κατά 25 euro ανά έτος παλαιότητας και ανά τεύχος, για δε το τεύχος Α.Ε. & Ε.Π.Ε., κατά 30 euro.

* Οι συνδρομές του εσωτερικού προπληρώνονται στις ΔΟΥ (το ποσό συνδρομής καταβάλλεται στον κωδικό αριθμό εσόδων ΚΑΕ 2531 και το ποσό υπέρ ΤΑΠΕΤ (5% του ποσού της συνδρομής) στον κωδικό αριθμό εσόδων ΚΑΕ 3512).Το πρωτότυπο αποδεικτικό είσπραξης (διπλότυπο) θα πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στην αρμόδια Υπηρεσία του Εθνικού Τυπογραφείου.
* Η πληρωμή του υπέρ ΤΑΠΕΤ ποσοστού που αντιστοιχεί σε συνδρομές, εισπράττεται και από τις ΔΟΥ.
* Οι συνδρομητές του εξωτερικού έχουν τη δυνατότητα λήψης των δημοσιευμάτων μέσω internet, με την καταβολή των αντίστοιχων ποσών συνδρομής και ΤΑΠΕΤ .
* Οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, οι Δήμοι, οι Κοινότητες ως και οι επιχειρήσεις αυτών πληρώνουν το μισό χρηματικό ποσό της συνδρομής και ολόκληρο το ποσό υπέρ του ΤΑΠΕΤ.
* Η συνδρομή ισχύει για ένα ημερολογιακό έτος. Δεν εγγράφονται συνδρομητές για μικρότερο χρονικό διάστημα.
* Η εγγραφή ή ανανέωση της συνδρομής πραγματοποιείται το αργότερο μέχρι την 31ην Δεκεμβρίου κάθε έτους.
* Αντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές επιταγές και χρηματικά γράμματια δεν γίνονται δεκτά.

Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης των πολιτών λειτουργούν καθημερινά από 08.00΄ έως 13.00΄

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ